

КЛАССИФИКАЦИЯ ИНСТРУМЕНТОВ РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКИХ СТРУКТУР ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Белозерцева Н.П., Ломаева А.Ю., Юлдашева Р.И.

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса (Владивосток, Россия), e-mail: belozertseva.natalya@mail.ru

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии страны. Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. В основу транспортной системы положен принцип разделения государственных задач регулирования отрасли и выполнения хозяйственных функций частными предпринимателями. При этом государство, ограничивая свои функции как хозяйствующего субъекта, усиливает свою роль как регулятора рыночных взаимоотношений, сохраняет ответственность за безопасность транспортного процесса, состояние транспортной инфраструктуры, предоставление транспортных услуг в секторах, где рынок еще недостаточно развит. В статье проведена классификация инструментов регулирования предпринимательских структур транспортной отрасли, которая показала, что в современной транспортной системе существует большое количество инструментов, позволяющих государственным структурам регулировать транспортный рынок, но, к сожалению, отсутствуют инструменты, позволяющие общественным институтам влиять на развитие транспортного рынка.

Ключевые слова: Транспортная отрасль, инструменты регулирования, предпринимательские структуры, повышение конкурентоспособности транспортной отрасли, взаимодействие субъектов и объектов транспортной системы.

CLASSIFICATION OF REGULATORY TOOLS OF TRANSPORT INDUSTRY ENTERPRISES

Belozertseva N.P., Lomaeva A.Y., Yuldasheva R.I.

Vladivostok State University Economics and Service (Vladivostok, Russia), e-mail: belozertseva.natalya@mail.ru

Transport plays an important role in socio-economic development of the country. The transport system provides the conditions for economic growth, competitiveness of the national economy and quality of life. The basis of the transport system on the principle of separation of state regulation of the industry problems and perform business functions by private entrepreneurs. In this state, limiting its function as a business entity, strengthens its role as a regulator of market relations, retains responsibility for the safety of the transport process, the state of the transport infrastructure, the provision of transport services in the sectors where the market is still underdeveloped. In the article classification of regulatory tools of transport industry enterprises was done. It showed that in a modern transport system there are a number of tools to enable the state structures to regulate the transport market, but, unfortunately, lack the tools to allow public institutions to influence the development of the transport market.

Keywords: the transport sector, the regulatory instruments, business structures, increase of competitiveness of the transport industry, interaction of the subjects and objects of transport system.

Традиционно в экономических исследованиях рассматриваются различные аспекты развития транспортной системы, однако не в полной мере освещается важность создания системы и инструментов регулирования деятельности предпринимательских структур в данной отрасли. Вопросы развития транспортных систем раскрываются в работах таких российских авторов, как Персианов В.А., Горин В.С., Минин И.Е., Рожков А.А., Вайпан В.А. и других.

В исследованиях данных авторов субъекты и объекты транспортной системы рассматриваются с традиционной точки зрения. В качестве субъектов выступают

перевозчики, грузоотправители, экспедиторы, грузополучатели и логистические операторы. Под объектами транспортной отрасли принимаются дороги, тоннели, эстакады, мосты, вокзалы, железнодорожные и автобусные станции, метрополитены, аэродромы и аэропорты, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование. В качестве инструментов регулирования и взаимодействия между субъектами и объектами транспортной системы исследователи выделяют транспортные стратегии РФ и федеральные целевые программы по развитию транспортно-логистической инфраструктуры. К данным программам относятся: «Транспортная стратегия российской федерации на период до 2030 года», государственная программа РФ «Развитие транспортной системы», «Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года» и федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)».

Несмотря на масштаб и серьезность стратегий, ни в одной из них не отведено место решению важной проблемы привлечения общественных институтов к участию в регулировании транспортного рынка с целью повышения качества предоставляемых транспортных услуг и конкурентоспособности транспортной отрасли в целом. На наш взгляд, транспортная система должна рассматриваться как взаимодействие субъектов – государственных и общественных институтов и объектов – предпринимательских структур с целью инновационного, опережающего развития рынка транспортно-логистических услуг, повышение его качества и интеграции в мировое транспортное пространство. Эта концепция отражена на рисунке 1.

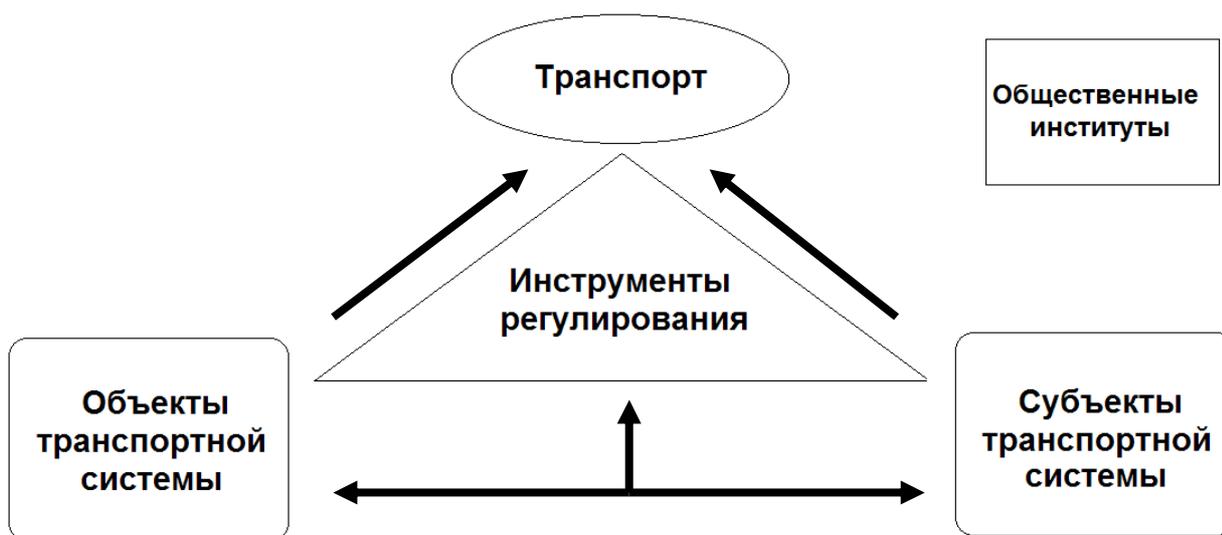


Рисунок 1. Взаимодействие субъектов и объектов транспортной системы

Схема отражает взаимодействие субъектов и объектов транспортной системы, показывает регулирующее воздействие элементов системы друг на друга и на транспортную отрасль в целом. Однако такие субъекты, как общественные институты, являющиеся в конечном счете потребителями транспортных услуг, не участвуют в процессе регулирования связей между участниками транспортной системы, так как не имеют своего инструмента воздействия. Это не позволяет им эффективно участвовать в процессе оценки качества получаемых транспортных услуг и не дает возможности влиять на повышение конкурентоспособности транспортной отрасли в целом.

В свою очередь, остальные субъекты транспортной системы с помощью инструментов регулирования оказывают влияние на объекты, а те в свою очередь позволяют полноценно развиваться и функционировать транспортной системе в целом.

На рисунке 1 отражены субъекты транспортной системы, которыми в данном исследовании являются: государственные органы, профессиональные сообщества (ассоциации, координационные советы), ученые советы при университетах транспорта.



Рисунок 2. Субъекты транспортной системы

В качестве объектов транспортной системы, на наш взгляд, следует рассматривать такие предпринимательские структуры, как перевозчики, экспедиторы, логистические операторы и владельцы транспортной инфраструктуры, все они представлены на рисунке 3.

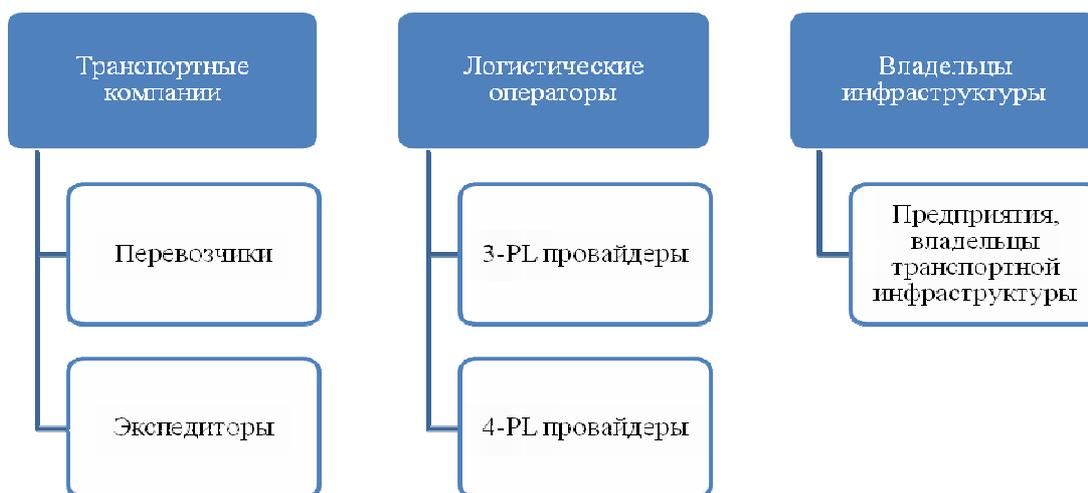


Рисунок 3. Объекты транспортной системы

Очевидно, что между собой субъекты и объекты транспортной системы взаимодействуют посредством различных инструментов регулирования, к которым можно отнести государственные стратегии и программы, законы, постановления, кодексы, правила и инструкции, стандарты, конвенции, инвестиции, налоги, пошлины, штрафы и другие экономические санкции.

Государственные органы при помощи стратегий, законов, постановлений, кодексов и конвенций усиливают свою роль как регулятора рыночных взаимоотношений, сохраняют ответственность за безопасность транспортного процесса, состояние транспортной инфраструктуры.

В то же время такой инструмент, как инвестиции в транспортную инфраструктуру, практически всегда воспринимаются в качестве стимула экономического роста и формируют свой вклад в части экономического развития регионов, городских и сельских населенных пунктов. Они приводят к снижению транспортной составляющей в конечной цене товара, перемещаемого между периферией и центром, играют важную роль в снижении уровня экономических диспропорций между регионами, увеличивают конкурентоспособность в части доступа к новым рынкам, миграции рабочей силы, специализации и кооперации, снижения стоимости прохождения грузов в рамках внешних и внутренних логистических систем. Все это приводит к росту производительности труда, созданию новых конкурентных преимуществ.

Между тем, такие инструменты, как налоги и пошлины влияют не только на конъюнктуру транспортного рынка, но и на экономику всей страны, тем самым, влияя на уровень и динамику национальных цен и на распределение национального дохода. Штрафы и санкции, в свою очередь, являются инструментами, способными побуждать объекты

транспортной отрасли к повышению уровня безопасности на дорогах, улучшению условий труда и обеспечению честной конкуренции путем повышения уровня исполнения законов.

Чтобы понять специфику и методы воздействия государственных органов на предпринимательские структуры, следует принять во внимание необходимость классификации инструментов регулирования транспортного рынка на основании классификационных признаков, перечисленных на рисунке 4.



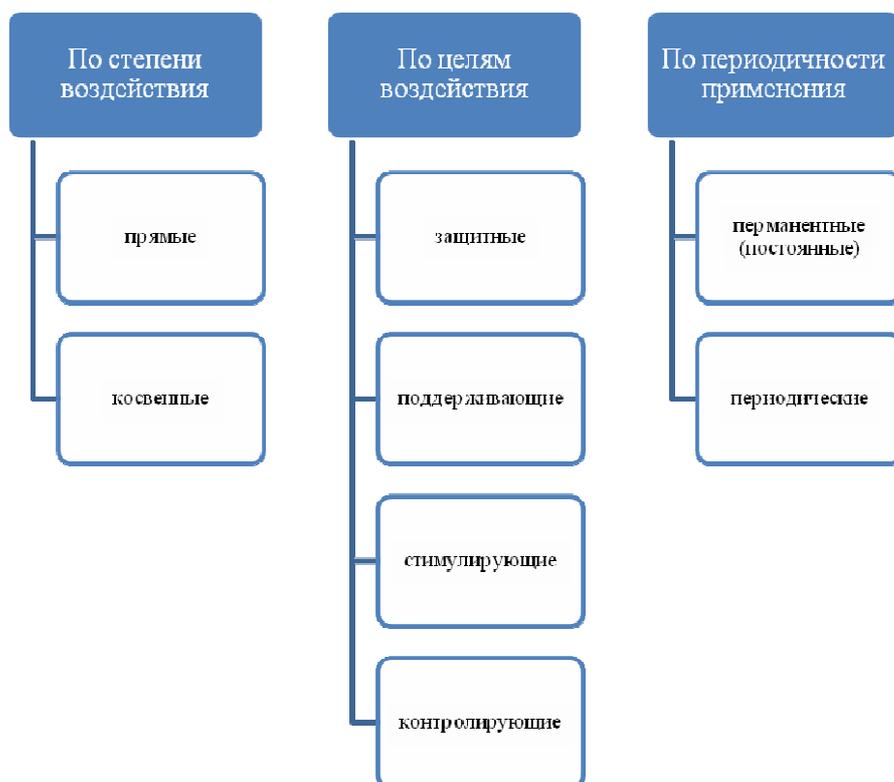


Рисунок 4. Классификация инструментов регулирования предпринимательских структур транспортной отрасли.

Представив классификацию инструментов регулирования в виде таблицы 1, можно получить полное представление о том, какие именно инструменты следует использовать для решения определенных целей и задач по развитию транспортного рынка.

Таблица 1. Полная таблица классификации инструментов регулирования предпринимательских структур

Критерии	Инструменты								
	Стратегии, программы	Законы, постановления	Кодексы	ПЛОСЬ	Правила, инструкции	Конвенции	Инвестиции	Налоги, пошлины	Штрафы, санкции
По сферам деятельности:									
правовые	+	+	+	+	+	+			
экономические и административные							+	+	+
общественные	?	?	?	?	?	?	?	?	?
По государственным уровням:									
региональные	+	+			+		+		+
федеральные	+	+	+	+	+		+	+	+
международные	+		+	+	+	+	+	+	+
По длительности применения:									
краткосрочные	+				+		+		+
долгосрочные	+	+	+	+	+	+	+	+	+
По степени воздействия:									
прямые	+	+	+	+	+	+	+	+	+
косвенные	+	+		+		+	+		
По целям воздействия:									
защитные		+							
поддерживающие		+	+	+	+	+	+	+	
стимулирующие	+		+				+		+
контролирующие		+	+			+		+	+
По периодичности применения:									
перманентные		+	+	+		+		+	
периодические	+	+		+	+		+		+

Анализ данных таблицы 1 показывает, что отсутствуют инструменты, позволяющие общественным институтам оказывать влияние на развитие не только транспортной отрасли и других социально-экономических сфер нашей жизни.

В результате, на наш взгляд, государство, для которого еще далеко не настали времена устойчивой экономики, развитой демократии и благополучной окружающей среды, в полной мере не использует потенциал практически единственного защитника и выразителя интересов гражданских масс, носителя новых ценностей в лице общественных институтов. Опасно такое развитие событий и потому, что власти всех уровней, находясь вне общественного контроля, вольны не принимать интересы общества в расчет. Но, может быть, самое важное на современном этапе то, что общественные институты практически исключены из процесса разработки и реализации реформ транспортной отрасли и экономики

в целом. Стоит ли удивляться, что проводимые трансформации не являются социально ориентированными.

Рассмотрение вопросов, касающихся всего социально-экономического развития страны, должно основываться на взаимодействии трех сторон:

- государства, осуществляющего управление страной;
- бизнеса (предпринимательских структур);
- общества, т.е. совокупности людей, проживающих на данной территории и объединяющихся в группы, коллективы, партии.

Обращаясь к зарубежному опыту, следует обратить внимание на взаимодействие государства, предпринимательских структур и общества на уровне Евросоюза. В рамках данного сотрудничества зарубежные транспортные компании используют ассоциативную форму функционального представительства своих интересов. Это выражается в том, что европейские ассоциации и союзы, например, «Сообщество железных дорог Европы», «Европейская ассоциация железнодорожников» и т.д., принимают активное участие в работе консультативных комитетов, создаваемых наднациональными органами ЕС. Данная практика объясняется тем, что рекомендации и предложения, вносимые транспортными ассоциациями во время работы комитетов, в обязательном порядке учитываются при принятии правовых документов ЕС.

Возможность применения такого метода при осуществлении технического взаимодействия на современном этапе открывает принятие федерального закона о саморегулируемых организациях, который служит основой передачи ряда функций государства в этой области предпринимательским организациям и общественным ассоциациям.

Таким образом, опираясь на опыт зарубежных стран и принимая во внимание результаты исследования, все сводится к необходимости создания собственного общественного инструмента регулирования в рамках транспортной системы.

Примером такого инструмента могут выступать, например, электронные площадки в форме интернет-порталов, создаваемые общественными организациями и ассоциациями. Данные ресурсы должны помочь потребителям транспортных услуг донести свою оценку и свои предложения по развитию транспортной системы до всех остальных участников транспортного рынка. Электронная площадка может стать тем инструментом, который приведет к согласованному развитию взаимодействия различных государственных и предпринимательских структур с пользователями транспортных услуг, что, в свою очередь, позволит стимулировать развитие транспортной системы России.

Список литературы

1. Белозерцева Н. П., Самойленко И. С., Ярайкина М. С. Классификация субъектов рынка железнодорожных грузоперевозок Российской Федерации // Науковедение. – 2013. - №3 (16). URL: <http://naukovedenie.ru/sbornik16/3.pdf> (дата обращения 21.01.2014).
2. Белозерцева Н. П., Ярайкина М. С. Институциональная модель обеспечения конкурентоспособности предпринимательства транспортной отрасли Дальнего Востока // Науковедение. – 2013. - №3 (16). URL: <http://naukovedenie.ru/sbornik16/3.pdf> (дата обращения 21.01.2014).
3. Горин В.С, Персианов В.А. Транспортная политика России: мрачный опыт реформ и светлые перспективы? // Экономические стратегии. – 2009. - № 02. – С. 62-67.
4. Данилина Е.И. Совершенствование управления в современных условиях хозяйствования // Вопросы региональной экономики. – 2012. - № 2 (11).
5. Евлаев А.Н. Взаимодействие бизнеса и государства в современной России: на примере железнодорожной отрасли: диссертация. – М., 2010. – 167 с.
6. Клименко В.В. Взаимодействие государства и бизнеса при формировании объектов логистической инфраструктуры // Логистика сегодня. – 2012. - №1. URL: <http://grebennikon.ru/> (дата обращения 21.01.2014).
7. Кметь Е.Б. Развитие электронных платежных систем // Проблемы теории и практики управления. – 2011. - № 4. – С. 116-126.
8. Минин И.Е., Шишкин А.А. Место транспорта в развитии и управлении регионом (на примере Карелии) // Экономика и управление. Российский научный журнал. – 2007. - №4(30).
9. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года // Сайт министерства транспорта Российской Федерации. URL: http://www.mintrans.ru/DOCUMENTS/detail.php?ELEMENT_ID=13008 (дата обращения 21.01.2014).
10. Федеральный Закон "Об общественных объединениях" (от 19.05.1995 N 82-ФЗ) (принят ГД ФС РФ 14.04.1995) (действующая редакция от 21.11.2012) // Консультант Плюс. URL: <http://www.consultant.ru/popular/obob/> (дата обращения 20.01.2014).

Рецензенты:

Захарова Е.Н., д.э.н., профессор, заведующая кафедрой экономики и управления ФГБОУ ВПО «Адыгейский государственный университет», г. Майкоп.

Алибеков С.,Т., д.ю.н., профессор КазНУ им. Аль-Фараби, г. Алматы.